STAATSCOURANT

Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.

Nr. 28410

1 juni

2016

# Convenant reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol 2016–2018

*maart 2016*



Ondergetekenden:
- **de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV),** te dezen vertegenwoordigd door de heer ir. S.P.B. Verhagen, president van de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers;
- **Schiphol Nederland BV,** statutair gevestigd te Schiphol, te dezen vertegenwoordigd door haar operationeel directeur mevrouw drs. B.I. Otto hierna te noemen: Schiphol;
- **Vereniging Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer en landschap Noord-Holland,** te dezen vertegenwoordigd door mevrouw ir. S Tienkamp, hoofd Staatsbosbeheer Noord-Holland;
- **Land- en Tuinbouworganisatie (LTO) Nederland** te dezen vertegenwoordigd door haar voorzitter, Albert Jan Maat
- **Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,** handelend als bestuursorgaan te dezen vertegenwoordigd door haar wethouder de heer A. Elzakalai, portefeuille-houder Ruimtelijke ordening en Luchthavenzaken, hierna te noemen: Haarlemmermeer;
- **De colleges van Gedeputeerde Staten van de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht** handelend als bestuursorganen te dezen gemandateerd vertegenwoordigd door de gedeputeerde de heer J.H.M. Bond hierna te noemen: provincies; en
- **De Staat der Nederlanden,** te dezen vertegenwoordigd door de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu mevrouw S.A.M. Dijksma, hierna te noemen: de staatssecretaris van IenM.

Ondertekenaars van dit convenant tezamen hierna te noemen convenantpartijen.

## Inleiding

Het eerste convenant reduceren risico vogelaanvaringen is getekend op 16 april 2012 en kende een looptijd van drie jaar. Het werkingsgebied betrof primair de luchthaven Schiphol en omgeving. In december 2014 heeft de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen (NRV) de maatregelen die in het convenant zijn opgenomen geëvalueerd en de evaluatie aan de staatssecretaris van IenM aangeboden. Uit de evaluatie blijkt dat de eerste resultaten positief zijn, maar dat voortzetting van de aanpak nodig is om structurele effecten te bereiken. Tevens wordt aangegeven dat betere monitoring is gewenst. Diverse initiatieven lopen momenteel nog door in de tijd. Zo moet bijvoorbeeld nader onderzoek worden gedaan naar de effecten van de inspanningen om de populatie overzomerende ganzen in de 10 kilometer zone terug te brengen naar de stand van rond de eeuwwisseling.

Vanwege het vertrouwen dat de convenantpartijen hebben in de viersporenaanpak, alsmede de ontwikkelingen zoals de extra inzet op populatiebeheer en mogelijke alternatieven willen de convenantpartijen de afspraken uit het convenant verlengen en daarbij aanvullende maatregelen introduceren. Uitgangspunt is dat de convenantpartijen in gezamenlijkheid invulling geven aan het convenant en bij eventuele onduidelijkheid, de verantwoordelijke partij wordt aangesproken. De rol van de Provincies in de Flora- en faunawet is die van onafhankelijk beoordelaar van ontheffingsaanvragen. De uitvoering en coördinatie van planmatig beheer in het algemeen is bij de Faunabeheereenheden belegd. IenM heeft daarnaast de specifieke verantwoordelijkheid de vliegveiligheid rondom Schiphol te waarborgen, inclusief het daarvoor noodzakelijke beheer. Voor het beheer van ganzen rondom

Schiphol is daarom een nauwe samenwerking tussen de FBE's en IenM vereist. Tevens zullen alle convenantpartijen zich blijven inspannen om innovatie te stimuleren bij de verdere uitwerking van het convenant. De toelichting bij dit convenant is bedoeld om nadere duiding en richting te geven aan de artikelen.

## Doelstelling convenant 2015-2018

### *1. Doel van het convenant*

1.1 Het continu reduceren van het risico van botsingen tussen vliegtuigen en vogels op en rond de nationale luchthaven Schiphol door maatregelen te nemen binnen de volgende sporen:
- De inzet van technische middelen om vogels te detecteren en te verjagen;
- Het voorkomen dan wel mitigeren van (nieuwe) vogelaantrekkende bestemmingen, activiteiten en vormen van grondgebruik rondom de luchthavens[1]; en het stimuleren dat bestaande bestemmingen en vormen van grondgebruik een minder grote vogelaantrekkende werking krijgen;
- Het beperken van het voedselaanbod voor vogels met specifieke aandacht voor overzomerende ganzen;
- Het beperken van het aantal overzomerende ganzen op en rondom de luchthaven Schiphol;

1.2 De convenantpartijen leggen in dit vernieuwde convenant vast hoe zij zich op basis van hun eigen verantwoordelijkheid zullen inspannen om bij te dragen aan de doelstelling en de daaruit voortvloeiende afspraken. De centrale regie over dit convenant wordt gevoerd door de staatssecretaris IenM, in deze vertegenwoordigd door het Directoraat Generaal Bereikbaarheid directie Luchtvaart van het Ministerie van IenM (hierna IenM).

1.3 Er wordt gezamenlijk onderzoek gedaan naar aanvullende maatregelen.

## Maatregelen per spoor

### *2. Inzet van technische middelen om vogels te detecteren en te verjagen (technisch spoor)*

2.1 Schiphol is verantwoordelijk voor de verdere ontwikkeling van een vogeldetectiesysteem. Om het betreffende systeem in de toekomst in de operatie te kunnen gebruiken zet Schiphol in overleg met luchtvaartpartijen in op de verdere ontwikkeling van een operationeel concept dat in 2016 gereed is.

2.2 IenM start in samenwerking met Schiphol en Defensie een pilot waarbij een laser wordt geplaatst buiten het luchthaventerrein. Hierbij wordt onderzocht wat het effect is van de laser op de aanwezigheid van vogels op agrarische percelen.

2.3 De betrokken convenantpartijen volgen zowel nationaal als internationaal de ontwikkelingen op het gebied van innovatie ten aanzien van vogelaanvaringen en adresseren nieuwe technieken in de NRV.

### *3. Beperken van (nieuwe) vogelaantrekkende bestemmingen, activiteiten en vormen van grondgebruik (ruimtelijk spoor)*

3.1 De staatssecretaris van IenM is voornemens het vogelbeperkingengebied zoals vastgesteld in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) uit te breiden en de verantwoordelijkheid omtrent de besluitvorming over (nieuwe) bestemmingen en vormen van grondgebruik die een potentieel vogelaantrekkende werking hebben, bij het bevoegd gezag dat verantwoordelijk is voor de ruimtelijke ordening neer te leggen.[2] Dit bevoegd gezag moet de potentiële vogelaantrekkende werking van nieuwe bestemmingen en nieuwe vormen van grondgebruikwerking meewegen in de besluitvorming in lijn met de zonering die is vastgesteld en waarop de Vogeltoets van toepassing is. Met dit gewijzigde regime zal gedurende een jaar worden proefgedraaid. Het bevoegd gezag krijgt daarbij advies van een onafhankelijke commissie bestaande uit experts op het gebied van ruimtelijke ordening, luchtvaart en ornithologie. Na de evaluatie van het proefjaar, welke in NRV verband wordt uitgevoerd, wordt bezien hoe de Vogeltoets in het LIB kan worden verankerd. IenM neemt hierin het voortouw. In bijlage 1 is de zonering afgebeeld in een kaartje.

3.2 Schiphol voert op het luchthaventerrein (waaronder langs start-en landingsbanen) in verband met de inzet op duurzame energie diverse pilots uit met zonnepanelen. In deze pilots wordt ook gekeken naar het effect op de aanwezigheid van risicovolle vogels. Indien uit deze pilots blijkt

[1] Uit dit artikel vloeien noch direct, noch indirect (bijv. via publiekrechtelijke besluitvorming) extra verplichtingen/beperkingen voort voor de agrariërs. Eventuele wijzigingen /beperkingen in grondgebruik / teelten kunnen slechts plaats vinden op basis van vrijwilligheid en met de nadrukkelijke toestemming van de agrariër.

[2] Idem

dat plaatsing van zonnepanelen leidt tot minder aanwezigheid van risicovolle vogelsoorten op de luchthaven, kan dit mogelijk een optie bieden voor een vogelwerende inrichting van gronden op en rondom de luchthaven. De uitkomsten van deze pilots worden door betrokken convenantpartijen in de NRV (decentrale overheden en Schiphol) besproken met betrokken overheden en eigenaren.

### *4. Beperken van het voedselaanbod voor vogels met specifieke aandacht voor overzomerende ganzen (foerageer spoor)*

4.1 Voor agrarische percelen binnen de Haarlemmermeer ten noorden van de Venneperweg lopen de 6-jarige overeenkomsten, om graanresten direct na de oogst onder te werken, door tot en met 2017. De Tijdelijke regeling bijdragen onderwerken graanresten wordt tijdig geëvalueerd en op basis van de uitkomsten en de effecten van de regeling zal uiterlijk 31 december 2016 duidelijk worden gemaakt of de maatregel structureel wordt ingevoerd en op welke wijze, waarmee wordt voorzien in een tijdig besluit over continuering, mede met het oog op de looptijd van dit convenant. Uitgangspunt hierbij is dat als de onderwerkregeling een succes is, deze wordt verlengd onder vergelijkbare voorwaarden. LTO zal, in overleg met haar achterban en met respectering van de uitgangspunten zoals die in 2012 – mede op basis van het LEI-rapport 'Veilig landen en stijgen op Schiphol – vergoedingsregeling graanteelt om ganzen te weren' – zijn afgesproken, verkennen of de regeling gelet op voortschrijdend inzicht en/of nieuw ontwikkelde technieken \vanaf 2018 tegen minder kosten, maar met een gelijk resultaat uitgevoerd kan worden.

4.2 Er wordt in breder verband nagedacht over een stimuleringsprogramma om het foerageren van risicovolle soorten rondom de luchthaven verder te ontmoedigen. Hierbij kan het gaan om alternatieve gewassen inpasbaar te maken in de agrarische bedrijfsvoering waarbij tevens alternatieve locaties worden gezocht voor foerageren op grotere afstand. Voor de ontwikkeling van dit beleid wordt samenwerking gezocht met het ministerie van Economische Zaken in relatie tot de Green deal.
LTO zal de inhoud/uitkomsten van het stimuleringsprogramma, mede in relatie met de Green Deal, met de achterban communiceren en stimuleren dat de uitkomsten in praktijk worden gebracht.

### *5. Beperken van het aantal overzomerende ganzen (reductie spoor)*

5.1 Provincies en faunabeheereenheden streven een populatie-omvang van overzomerende grauwe ganzen binnen de 10 kilometerzone van Schiphol na die overeenkomt met de stand van rond de eeuwwisseling. Voor de overige ganzensoorten worden voor de overzomerende populatie zo laag mogelijke aantallen nagestreefd;

5.2 De staatssecretaris van IenM draagt zorg om bij de staatssecretaris van EZ het belang van vliegveiligheid in de Wet natuurbescherming voldoende gewicht te geven en ten behoeve van de ontheffingsverleningen noodzakelijke aanvullende instrumenten voor het beheer ter beschikking te stellen.

5.3 IenM draagt ook zorg voor vangacties indien de omvang van een groep relatief klein is, maar de luchtvaartveiligheid in het geding kan komen;

5.4 De provincies zorgen voor voldoende juridische beheersinstrumenten om de populatiedoelstelling te kunnen realiseren;

5.5 Afhankelijk van de effecten van de maatregelen en het succes daarvan kunnen streefwaarden voor de omvang van de populatie worden bijgesteld.

### *6. Monitoring en evaluatie*

6.1 Schiphol zal de data van de vogelradar beschikbaar stellen om in het kader van monitoring de effecten van de oogst op het aantal vliegbewegingen van vogels in kaart te brengen. LTO zal de agrariërs vragen de benodigde oogstgegevens aan te leveren, ten einde deze te kunnen correleren. De staatssecretaris van IenM draagt zorg voor de analyse.

6.2 De vogelradar zal worden benut om te bezien of een eventuele piek van vliegbewegingen in de winter is te constateren. De convenantpartijen zullen de expertise van hun organisatie inzetten om daar oorzaken van te achterhalen en mitigerende maatregelen te benoemen.

6.3 De mate van doelrealisatie (het aantal (bijna) aanvaringen met risicovolle vogels per 10.000 vliegbewegingen) wordt door Schiphol en de Inspectie Leefomgeving en Transport en de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA) gemonitord door het verzamelen en analyseren van de gegevens en hierover jaarlijks te rapporteren aan de NRV. Daarnaast wordt door luchtvaartpartijen (onder andere Schiphol Bird Strike Committee) een kader gecreëerd om het begrip near miss (bijna aanvaring met één of meerdere vogels) nader te kwantificeren. Door een eenduidig beeld te creëren van de near miss en het detecteren hiervan kan, omdat near misses veel vaker voorkomen dan daadwerkelijke aanvaringen, het vogelaanvaringsrisico beter inzichtelijker worden gemaakt.

6.4 De Schiphol Bird Strike Committee monitort het risico van de verschillende soorten vogels. Meerdere keren per jaar wordt hier tijdens de bijeenkomst van het Schiphol Bird Strike Committee aandacht aan besteed. Indien daar aanleiding toe is voegt de NRV op advies van het Schiphol Bird Strike Committee soorten toe aan de categorie 'risicovol' en deelt dit indien van toepassing met andere luchthavens.
6.5 De hiervoor beschreven elementen worden opgenomen in een vernieuwd monitoringsprogramma. In het monitoringsprogramma wordt aangegeven op welke wijze de regie voor het totaaloverzicht wordt belegd. Het monitoringsprogramma zal medio 2016 worden vastgesteld door de NRV. Het nieuwe monitoringsprogramma moet inzicht geven in de aanwezigheid van risicovolle vogelsoorten in relatie tot baankruisingen en vogelgedrag. De data die dit oplevert kunnen worden gebruikt bij fauna-effectonderzoeken naar potentieel vogelaantrekkende bestemmingswijzigingen.
6.6 De NRV wordt jaarlijks op de hoogte gesteld van de ontwikkeling van de populatie in de drie betrokken provincies en zal in het kader van monitoring ook specifiek met betrekking tot de 20 kilometer zone borgen dat er data wordt verzameld en waar nodig onderzoek plaatsvindt in overleg met de provincies. Voor de burgerluchthavens Lelystad, Rotterdam-The Hague, Eelde en Maastricht, lijkt het wenselijk om ook een monitoringprogramma op te stellen. Voor de vliegbasis Eindhoven is de monitoring onderdeel van de vogelpreventie-aanpak, die plaatsvindt onder verantwoordelijkheid van de minister van Defensie. In dit programma zullen afspraken worden gemaakt over de te monitoren elementen en wie er verantwoordelijk voor is. De resultaten van deze monitoringen worden jaarlijks met de belangrijkste stakeholders besproken en wordt bezien of er aanleiding is om ook rondom deze velden maatregelen te treffen.

### *7. Bekostiging*

7.1 Naar redelijkheid en billijkheid zullen de kosten voor de maatregelen en onderzoek over de betrokken convenantpartijen worden verdeeld. De financiering van de uit te voeren maatregelen is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Uitgangspunt is dat elke partij in beginsel de eigen kosten draagt van de uitvoering van maatregelen en de monitoring: in het monitoringsprogramma worden de kosten en afspraken met betrekking tot de monitoring nader geconcretiseerd.
7.2 De provincies Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland stellen jaarlijks voor 1 maart de kaders voor vangacties in het kader van schadegericht populatiebeheer in dat kalenderjaar vast en benoemen daarbij de intensiteit van het beheer binnen de 20km en dragen de reguliere kosten van het faunabeheer en de kosten voor de inzet om binnen de eigen provinciegrenzen de populatie tot 2017 terug te dringen naar het schadeniveau 2005[3]. Voorgenoemde provincies dragen de kosten van monitoring van beheer en leveren gegevens aan voor het overall monitoringsprogramma van de NRV.
7.3 De staatssecretaris van IenM zal aangeven welke extra intensiteit noodzakelijk wordt geacht en draagt tot en met 2018 kosten van extra op maat vangacties in de 20 kilometer zone in het kader van de luchtvaartveiligheid.
7.4 De staatssecretaris van IenM onderzoekt de mogelijkheden hoe de kosten van de regeling versneld onderwerken graanresten kunnen worden vergoed. Uiterlijk 31 december 2016 volgt een definitief voorstel voor aanpak en bekostiging. Dit voorstel wordt in overleg met de luchtvaartsector en LTO nader uitgewerkt en met de leden van de NRV besproken daar dit een van de pijlers is van de integrale aanpak
7.5 Rondom de luchthaven Schiphol liggen diverse percelen grond die in eigendom zijn van Schiphol en/of de overheid (Rijk, Provincie, gemeente). Op deze percelen kunnen proeflasers worden geplaatst voor de pilot met de laser. Voor zover nodig zal LTO in aanvulling hierop agrariërs stimuleren om in het kader van de pilot ook op hun gronden 'om niet' tijdelijk een proeflaser te plaatsen. IenM draagt de kosten voor het onderzoek naar de effecten van de proef met de laser die buiten het luchthaventerrein wordt ontwikkeld.
7.6 Initiatiefnemers van nieuwe ruimtelijke plannen dragen de kosten van onderzoek naar de vogelaantrekkende werking, de noodzakelijke aanpassingen in de plannen alsmede eventuele mitigerende maatregelen en de benodigde monitoring en delen de resultaten hiervan in de NRV.
7.7 Schiphol draagt de kosten van het vogeldetectiesysteem en de analyses van vogelaanvaringen die binnen het luchthaventerrein plaatsvinden. Tevens draagt Schiphol de kosten van overige maatregelen die binnen het luchthaventerrein in het kader van bird control worden ontplooid.
7.8 Indien na het proefjaar van de Vogeltoets en de evaluatie daarvan definitief wordt besloten tot het opnemen van de Vogeltoets in de wet zal bij het besluit ter zake worden aangegeven dat de kosten voor onderzoek door de initiatiefnemers worden betaald. Voor het proefjaar 2015-2016 betaalt IenM de kosten van de inzet van de leden van de commissie Vogeltoets, die komen uit de geledingen van de luchtvaart, ruimtelijke ordening en ornithologie.
7.9 Bij de jaarlijkse evaluatie van het maatregelenpakket zal ook worden bezien of op basis van

[3] Voor de brandgans geldt het jaar 2011.

kostenefficiency aanpassingen gewenst zijn. In dat kader worden dan ook nadere afspraken gemaakt over de kostenverdeling.

### *8 Kennisuitwisseling, organisatie en communicatie*

8.1 Indien de leden van de NRV worden benaderd over de aanpak van vogelaanvaringen door bijvoorbeeld andere luchthavens zullen zij actief de NRV benoemen als samenwerkingsorgaan.
8.2 Waar mogelijk zal de NRV samenwerking met andere partijen, zoals regionale luchthavens en overheden bevorderen en jaarlijks een symposium organiseren waar vogelwachten, beleidsmakers, de industrie en andere belanghebbende kennis en best practices zullen uitwisselen.
8.3 De NRV gaat meer opereren als nationale regiegroep, mochten er bij andere luchthavens van nationale betekenis (zowel militair als civiel) sprake zijn van (mogelijke) vogelproblematiek, dan wordt er een vorm gezocht binnen de NRV structuur om de reeds opgedane kennis te delen met de andere luchthavens. De leden van de NRV zijn verantwoordelijk voor de eigen communicatie op basis van de volgende uitgangspunten: De leden stemmen informatie en communicatie over het convenant met elkaar af; De aanpak moet in samenhang worden gezien. De leden van de NRV zullen zich inspannen om juist deze samenhang te benadrukken in hun communicatie.
8.4 Het Schiphol ganzenoverleg wordt voortgezet zodat de kennis en kunde van de betrokken partijen aldaar benut kan worden in het kader van het beheer van de populatie. Mede daardoor kan het beheer zodanig worden ingericht dat populaties zich niet op plaatsen begeven waar de luchtvaartveiligheid in het geding komt.
8.5 Bij eventuele juridische procedures tegen één van de convenantpartijen stellen de leden van de NRV hun kennis ter beschikking aan de partij die zich moet verdedigen.

### *9 Juridische aspecten*

9.1 De convenantpartijen verplichten zich in te spannen om het convenant uit te voeren en te blijven participeren in de NRV.
9.2 De ondertekenaars zijn zich ervan bewust dat de uitvoering van dit convenant mede afhankelijk is van de toepasselijke wettelijke kaders. De convenantpartijen zullen zich naar beste vermogen inspannen de voor de uitvoering benodigde besluiten waarvoor zij bevoegd bestuursorgaan zijn te nemen.
9.3 Indien en zodra op enig moment blijkt dat door een uitspraak van de bestuursrechter dit convenant geheel of gedeeltelijk niet kan worden uitgevoerd, treden convenantpartijen met elkaar in overleg om te komen tot gewijzigde afspraken die zoveel mogelijk aansluiten bij wat in dit convenant is overeengekomen.
9.4 Indien een partij een verplichting uit dit convenant niet kan nakomen omdat een daarvoor benodigd besluit niet is geëffectueerd dan wel niet onherroepelijk is geworden, levert dit voor de betrokken partij geen tekortkoming op.
9.5 De ondertekening van LTO Nederland van dit convenant geschiedt onder de opschortende voorwaarde dat uiterlijk 31 december 2016 overeenstemming is bereikt over het al dan niet voortzetten van de regeling/overeenkomst versneld onderwerken graanresten en de daarvoor geldende voorwaarden. Indien voornoemde overeenstemming op 31 december 2016 niet is bereikt, is LTO Nederland niet langer gebonden aan de inhoud van het convenant.
9.6 Dit convenant laat het bij en krachtens de wet bepaalde en de beleidsvrijheid van de minister van IenM, provincies en de betrokken gemeenten onverlet waarbij betrokken bestuursinstanties zoveel mogelijk de intenties uit dit convenant zullen volgen.
9.7 Indien één of meer wettelijke procedures als gevolg van door derden aangewende rechtsmiddelen en/of als gevolg van door onafhankelijke adviseurs uitgebrachte adviezen, leiden tot uitkomsten die zodanig ingrijpend zijn dat een ongewijzigde uitvoering van dit convenant in redelijkheid en billijkheid niet mogelijk is, plegen de ondergetekenden over de gevolgen daarvan zo spoedig mogelijk overleg.
9.8 Dit convenant treedt in werking na ondertekening door alle convenantpartijen en is van kracht tot en met 31 december 2018 tenzij de convenantpartijen een nieuw convenant afsluiten in deze plaats, of zoveel eerder indien convenantpartijen dit gezamenlijk besluiten.
9.9 Mocht een partij bij de uitvoering van dit convenant vaststellen dat een bepaling daarvan nadere uitwerking behoeft om aan haar doel te beantwoorden, dan treden de convenantpartijen in overleg. In dit overleg komen zij een zodanige aanvulling op dit convenant overeen dat deze aan zijn doel beantwoordt.
9.10 De convenantpartijen treden met elkaar in overleg indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen welke van dien aard zijn dat naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van dit convenant niet mag worden verwacht. Zij zullen bezien voor wiens rekening de onvoorziene omstandigheden behoort te komen en zullen zo nodig dit convenant daaraan aanpassen.
9.11 Dit convenant is niet in rechte afdwingbaar.

9.12 De tekst van dit convenant wordt binnen een maand na de inwerkingtreding in de Staatscourant gepubliceerd.
9.13 Met het ondertekenen van deze verklaring verklaart ondergetekende zich op zijn positie in te zullen spannen dat de vier sporenaanpak tot stand komt waarbij iedere organisatie en overheid bijdraagt vanuit zijn specifieke verantwoordelijkheden en bevoegdheden.

Aldus overeengekomen en getekend.

*de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV),*
*te dezen vertegenwoordigd door*
*S.P.B. Verhagen,*
*president van de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers;*

*d.d. 17 mei 2016*

*Schiphol Nederland BV, statutair gevestigd te Schiphol,*
*te dezen vertegenwoordigd door haar operationeel directeur*
*B.I. Otto,*
*hierna te noemen: Schiphol;*

*d.d. 11 mei 2016*

*Vereniging Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer en landschap Noord-Holland,*
*te dezen vertegenwoordigd door*
*S. Tienkamp,*
*hoofd Staatsbosbeheer Noord-Holland.*

*d.d. 26 april 2016*

*Land- en Tuinbouworganisatie (LTO) Nederland,*
*te dezen vertegenwoordigd door haar voorzitter,*
*A.J. Maat*

*d.d. 26 april 2016*

*Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Haarlemmermeer*
*handelend als bestuursorgaan te dezen vertegenwoordigd door haar wethouder*
*A. Elzakalai,*
*portefeuillehouder Ruimtelijke ordening en Luchthavenzaken, hierna te noemen: Haarlemmermeer;*

*d.d. 28 april 2016*

*De Colleges van Gedeputeerde Staten van de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht*
*handelend als bestuursorganen te dezen gemandateerd vertegenwoordigd door de gedeputeerde*
*J.H.M. de Bond,*
*hierna te noemen: provincies; en*

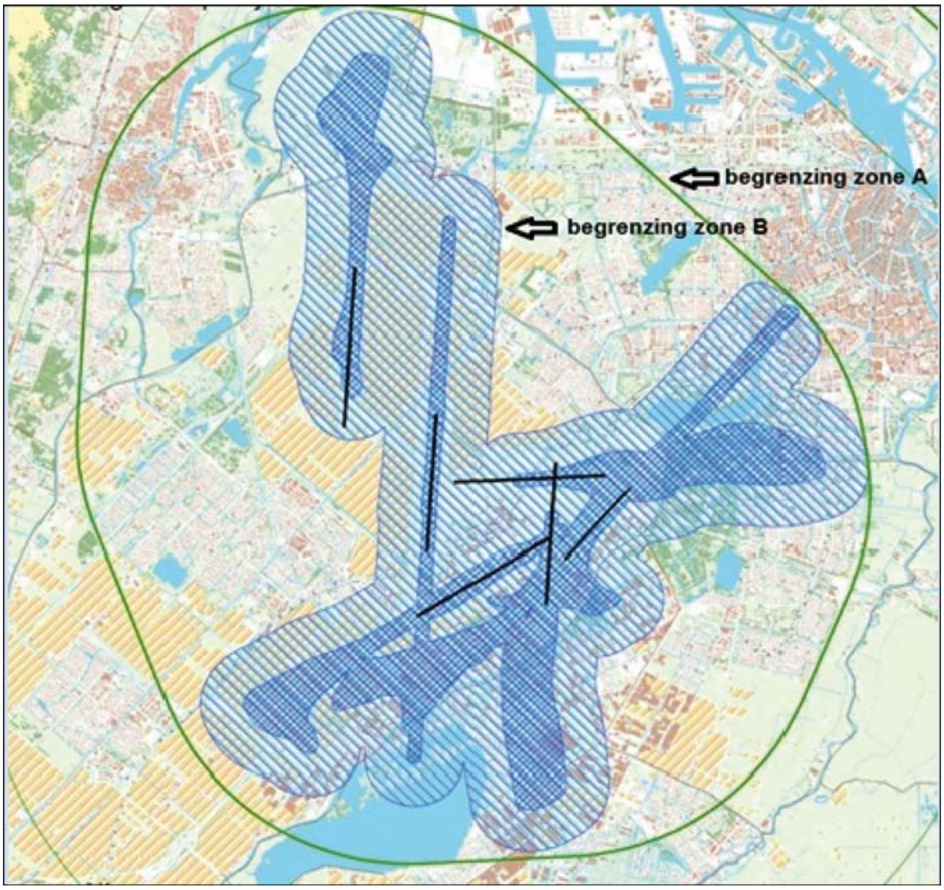
*d.d. 11 mei 2016*

*De Staat der Nederlanden, handelend als bestuursorgaan*
*te dezen vertegenwoordigd door de*
*Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu*
*S.A.M. Dijksma,*
*hierna te noemen: de staatssecretaris van IenM.*

*d.d. 13 april 2016*

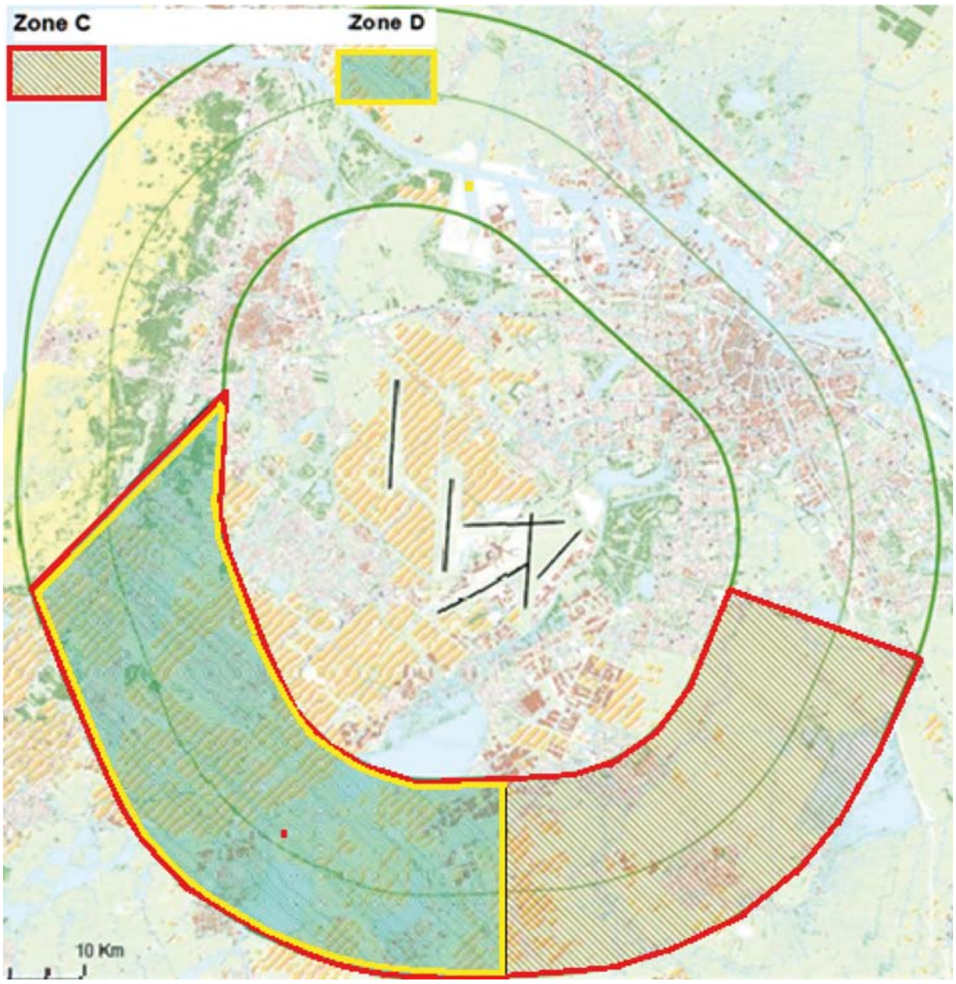
## BIJLAGE 1

**Zones A en B**




**Zone A: Huidige 6 km vogelbeperkingengebied in het LIB**
**Zone B: Een gebied binnen zone A dat zich uitstrekt van de grens van het luchthavengebied tot 1 km rondom het banenstelsel en de vliegpaden tot een hoogte van 700 ft**

**Zones C en D**




**Zone C: Een gebied dat bestaat uit een sector van het gebied lopend van de buitenrand van het huidige vogelbeperkingengebied tot een afstand van 13 km rond het banenstelsel.**
**Zone D: Een gebied binnen zone C dat bestaat uit een sector van het gebied lopend van de buitenrand van het huidige vogelbeperkingengebied tot een afstand van 13 km rond het banenstelsel.**

## TOELICHTING

### Artikel 1

De doelstelling van het convenant moet aan meerdere eisen voldoen:

- Directe relatie met luchtvaartveiligheid;
- De totale vogelaanvaringsproblematiek dient centraal te staan en niet slechts de soorten die nu het meeste aandacht vragen;
- Overkoepelend, zodat de bijdrage van de verschillende sporen kan worden getoetst (dus geen doelen per spoor).

### Artikel 2

Schiphol neemt herkenbaar de verantwoordelijkheid om dit spoor te ontwikkelen. Voor zowel de detectie apparatuur als het operationeel concept wordt kort weergegeven welke innovatieve ontwikkelingen er nog nodig zijn om dit verder te ontwikkelen. Bij het toepassen daarvan zal nadrukkelijk rekening worden gehouden met aansprakelijkheidsvraagstukken en de internationale regels. Indien nieuwe regelgeving moet worden opgesteld of internationale afspraken moeten worden gemaakt zullen daartoe de nodige acties worden ontplooid. Tevens zorgt besluitvorming van overheidswege dat er een democratische controle is op de afweging of de ontwikkelingen ver genoeg gevorderd zijn om daadwerkelijk toe te passen.
Voorts wordt door de NRV gekeken naar de mogelijkheden voor het gebruik van lasers buiten het Schipholterrein om vogels te weren. Het onderzoek naar de effecten van de laser zal tijdens de oogst van 2016 worden uitgevoerd.

### Artikel 3

In het huidige LIB Schiphol is een beperkingengebied voor vogelaantrekkende bestemmingen opgenomen dat zich uitstrekt tot 6 km rondom het banenstelsel. De normering van de International Civil Aviation Organization (ICAO) gaat echter verder dan de huidige LIB zone. ICAO benoemt een zone van 13 km waarbinnen ruimtelijke activiteiten moeten worden beschouwd op hun vogelaantrekkende werking. Uit ervaring en uit vogeltellingen blijkt dat een vogelzone van 6 km, vooral voor ganzen, onvoldoende waarborg biedt voor de vliegveiligheid op Schiphol. Om die reden is op initiatief van de NRV onderzoek gedaan naar een passende zonering, de benodigde ruimtelijke beperkingen en de wijze waarop moet worden getoetst. Dit is uitgewerkt in het rapport ‘Ruimtelijke maatregelen voor het verminderen van risico’s op vogelaanvaringen rond Schiphol’, Arcadis, 15 juni 2012. Gezien het draagvlak dat het Arcadis rapport binnen de NRV heeft, is op basis van de aanbevelingen van Arcadis en het Convenant Reduceren risico vogelaanvaringen Schiphol, een voorstel ontwikkeld voor aanpassing van de huidige vogelzonering. Dit resulteert in de volgende drie aanvullende zones naast de huidige LIB vogelzone (zone A):

*Zone A:* Huidige 6 kilometer LIB zone De huidige LIB criteria worden zoveel mogelijk behouden met als aanvullend criterium dat binnen een afstand van 1 kilometer van het banenstelsel alle open water breder dan 5 meter moet worden getoetst. Arcadis heeft bij haar onderzoek geen directe aanwijzingen gevonden voor het schrappen van de beperkingen in de huidige LIB 6 kilometer zone.

*Zone B:* Een gebied binnen het huidige vogelbeperkingengebied dat zich uitstrekt van de grens van het luchthavengebied tot 1 kilometer rondom het banenstelsel en de vliegpaden tot een hoogte van 700 ft, uitgezonderd het luchthavengebied. In dit gebied worden ook beperkingen opgelegd voor alle nieuwe wateren, met uitzondering van lijnvormige watergangen smaller dan 5 meter. Op deze nieuwe wateren zal dan het zelfde regime moeten gaan gelden als in het vigerende LIB voor wateren van minimaal 3 ha (verklaring van geen bezwaar).

*Zone C:* Een gebied dat bestaat uit een sector van het gebied lopend van de buitenrand van het huidige 6 km vogelbeperkingengebied tot een afstand van 13 km rond het banenstelsel. Binnen deze sector gelden beperkingen voor extramurale activiteiten (visteelt, voedselopslag, afvalverwerking)

Zone D: Een deelgebied van zone C eveneens lopend van de buitenrand van het huidige 6 km vogelbeperkingengebied tot een afstand van 13 km rond het banenstelsel. Binnen deze sector gelden beperkingen voor wateren groter dan 3 hectare.

Voor de zone(s) gelegen tussen de 6 en 13 kilometer hebben de bevoegde partijen uit de NRV het

initiatief genomen tot het opstellen van een vogeltoets op basis waarvan de vogelaantrekkende werking van de in de desbetreffende zonering genoemde activiteiten kan worden bepaald en geborgd in de daarvoor geëigende wet-en regelgeving. De uitkomst van de vogeltoets wordt voorgelegd aan een onafhankelijke commissie die advies uitbrengt aan het bevoegd gezag. In de NRV is overeengekomen dat met de aangepaste zonering, de decentrale afweging en de Vogeltoets gedurende een jaar zal worden proefgedraaid. De aanpassing van het LIB en de invoering van de Vogeltoets zal er op termijn voor zorgen dat er geen nieuwe vogelaantrekkende bestemmingen rondom de luchthaven worden ontwikkeld zonder dat daarvoor mitigerende maatregelen worden genomen. Dit initiatief draagt bij aan het niet verder aantrekkelijk maken van het gebied voor rustende en foeragerende vogels. Door het monitoren van de uitvoering van deze maatregelen kan op termijn een beeld worden geschetst van de beperkingen die zijn opgelegd aan de ontwikkeling van de omgeving ten behoeve van de ondersteuning van de doelstellingen van het convenant. In bijlage 1 bij dit convenant treft u een kaartje aan van de zonering.

## Artikel 4

De eerste effecten van het versneld onderploegen zijn opgenomen in de evaluatie die eind 2014 door de NRV is uitgevoerd en op 18 december 2014 aan de Tweede Kamer is verstuurd. In 2015 wordt nader onderzoek gedaan naar de effecten van het onderploegen en wordt er naar gestreefd om de vrijwillige deelname van de agrariërs op peil te houden. In 2016 zal de regeling met LTO worden geëvalueerd en zal over voortzetting worden besloten. Aandachtspunt daarbij zijn de kosten die met de regeling gemoeid zijn. In overleg met LTO zal worden bezien in hoeverre het mogelijk is om de kosten omlaag te brengen.
Met de agrariërs is afgesproken dat er nader wordt gekeken naar de mogelijkheden voor alternatieve gewassen. In het kader van de Green Deal zal in samenwerking met het ministerie van Economische zaken worden bekeken waar verdere stimulering voor alternatieve gewassen mogelijk is.

## Artikel 5

In het Ganzenbeheerplan omgeving Schiphol dat door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland in 2013 is goedgekeurd wordt het streven naar een populatie-omvang van overzomerende ganzen binnen de 10 en 20 kilometerzone van Schiphol beschreven. Dit plan is geïmplementeerd in het Faunabeheerplan 2014-2019 van de Faunabeheereenheid Utrecht dat door Gedeputeerde Staten van Utrecht in 2014 is goedgekeurd. De doelstelling van het Ganzenbeheerplan omgeving Schiphol past volledig binnen de door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland goedgekeurde ganzenbeheerplannen. Voor de Grauwe gans wordt voor de zone binnen een straal van 10 kilometer rond Schiphol een stand van 1.000 vogels in de nazomer nagestreefd. Dit komt overeen met een situatie van rond de eeuwwisseling.Voor het gebied binnen een straal van 20 kilometer rond Schiphol een stand van 7.500 exemplaren. Voor niet inheemse ganzensoorten (Nijlgans, Indische gans, en soepgans) worden jaarrond minimale aantallen van de populatie nagestreefd in de 10-20 kilometer zone en een nulstand in de 10 kilometer zone. Voor de beschermde inheemse soorten (Canadese gans, kolgans en brandgans) wordt binnen de 10 kilometer zone een overzomerende ganzen een nulstand nagestreefd en in de 10-20 kilometer zonen een minimale populatie.

Op dit moment wordt er in de betreffende provincies ook invulling gegeven aan afspraken die tussen maatschappelijke partijen gemaakt zijn om de gewasschade door overzomerende ganzen te beperken. De reductie die daarbij plaats vindt zal ook bijdragen aan de reductie die binnen de zones rondom Schiphol wordt nagestreefd. Provincies streven buiten de 20 km zone naar een reductie omwille van landbouwschade. De vliegveiligheid is in deze ontheffingen niet meegenomen. Financiële ondersteuning door provincies hierin is bedoeld voor het bereiken van de streefdoelen ten aanzien van schade aan de landbouw. Het bereiken van het populatiedoelen in de 10 en 20 km zone in het belang van de vliegveiligheid zijn niet de financiële verantwoordelijkheid van de provincies.
Grootschalig ingrijpen in een populatie is een complex probleem. Het jaarrond schieten van grote aantallen ganzen verdient niet de voorkeur. Afhankelijk van plaats en tijdstip heeft inzet van een combinatie van verschillende maatregelen die de vliegveiligheid zo min mogelijk in gevaar brengen de voorkeur, waaronder vang- en dodingsacties in de ruiperiode. Het is noodzakelijk dat de Wet Natuurbescherming voldoende mogelijkheden biedt als aanvulling op het geweer en kooldioxide als dodingsmiddel.

## Artikel 6

Om de doelrealisatie inzichtelijk te maken wordt de volgende methode voorgesteld:

| | Aantal vogelaanvaringen met ganzen | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Categorie** | **D + C** | **C + B** | **B** | **A** |
| Aantal per 5 jaar | 15 | 5 | 1 | 0 |
| Aantal per 10.000 VTB | 0,060 | 0,020 | 0,004 | 0 |

| | |
|---|---|
| D | Near miss, ganzen binnen x radius van een vliegtuig. |
| C | Bird strike zonder schade |
| B | Bird strike met schade (niet kritisch) |
| A | Bird strike met ernstige en of kritische schade. |

De verantwoordelijkheid om de near misses, de basis doelstelling van het convenant, te monitoren wordt bij Schiphol neergelegd. Daarbij zal worden bezien in welke mate de detectieapparatuur ten behoeve van het spoor aanpassing operatie kan worden benut. Zoals aangegeven moet nog een aantal aspecten in de doelstelling worden uitgewerkt. Er zullen operationele afspraken worden gemaakt waarbij rekening wordt gehouden met wat in een bepaalde fase redelijkerwijs te monitoren. Schiphol doet op basis van ervaringen en technische ontwikkelingen voorstellen over de mogelijke aanpassingen van de definitie van near misses. Schiphol monitort het risico van de verschillende soorten vogels Zoals in de algemene toelichting aangegeven zijn er meerdere factoren die maken dat een bepaalde vogelsoort als 'risicovol' moet worden bestempeld. Schiphol verzamelt gegevens ten aanzien van frequenties van aanvaringen en impact. Zodra dat uitvoerbaar is worden near misses daaraan toegevoegd. Op basis daarvan kan worden besloten of er nieuwe risicovolle soorten moeten worden toegevoegd.

Voorts is het uitgangspunt dat het huidige monitoringsprogramma wordt aangepast op basis van nieuwe initiatieven die worden genomen. De effecten van de verschillende sporen dienen daarbij herkenbaar aan de orde te komen zodat de effectiviteit van de viersporen kan worden beoordeeld. Bij het opstellen van het programma dragen de verschillende convenantpartijen op basis van hun primaire verantwoordelijkheid bij. De vogelbescherming heeft aangegeven, hiervoor actief kennis en kunde beschikbaar te stellen. Bij voordelen van synergie zal nader worden bezien of die kunnen worden benut voor intensivering van het monitoren of evenredige worden verdeeld.

## Artikel 7

Het uitgangspunt is dat de convenantpartijen met verantwoordelijkheid voor de uitvoering van maatregelen in beginsel zelf de kosten dragen. Voor het dragen van de kosten gelden daarbij wel de uitgangspunten van redelijkheid en billijkheid. Concreet betekent dit dat wanneer vanuit de NRV een intensivering wordt gevraagd van bepaalde maatregelen, dit in verhouding moet zijn met wat op grond van de verantwoordelijkheid en rol van de uitvoerende partij van hen verwacht mag worden. Als de kosten die verantwoordelijkheid overstijgen, zal in NRV verband worden bekeken hoe de kosten tussen de convenantpartijen opnieuw verdeeld kunnen worden.

Dit doet zich op dit moment reeds voor ten aanzien van de kosten van het faunabeheer. De provincie is in verantwoordelijk voor het scheppen van de beleidsmatige en juridische randvoorwaarden voor het faunabeheer. Daarnaast hebben de provincies de verantwoordelijkheid om een in een tegemoetkoming van schade aan gewassen door beschermde diersoorten te voorzien en schade te beperken door jachthouders de populatie te laten verkleinen. De extra inzet op uitvoering door de WBE door financiële ondersteuning zal vooralsnog worden gecontinueerd. De kosten voor extra inspanningen indien de luchtvaartveiligheid in het geding is, worden door IenM betaald. Bovendien streeft de NRV er naar dat de totale maatschappelijke kosten van de aanpak zo beperkt mogelijk blijven en de vier sporen in een optimale balans met elkaar worden uitgevoerd. Dat kan er toe leiden dat op basis van een uit te voeren kosten-batenanalyse er verschuivingen gewenst zijn. Dan kan er een situatie ontstaan dat de kosten voor de ene partij toenemen en voor een andere partij dalen. In dat geval kan het gewenst zijn om afspraken te maken over een andere kosten verdeling ten einde draagvlak te krijgen voor een maatschappelijk zo kosten efficiënt mogelijke aanpak.

Indien besloten wordt tot aanpassingen van de inrichting met behoud van de bestaande functies dan zal nader moeten worden bezien hoe de kosten moeten worden verdeeld. Daarbij ligt het in de rede om de kosten niet bij de eigenaar of gebruiker van die terreinen neer te leggen.

## Artikel 8

Alle leden van de NRV maken de afspraak om in de communicatie samen op te trekken. De NRV zal

geen zelfstandige communicatie strategie uitzetten. Ten aanzien van de samenwerking wordt beoogd om de toekomst ook kennis te delen met luchthavens die met vogelproblematiek te maken kunnen krijgen.

## Artikel 9

Deze artikelen geven aan dat de partijen met dit convenant beogen om naar elkaar toe vast te leggen hoe ze met bevoegdheden om wensen te gaan. Een dergelijk convenant kan geen invloed hebben op formele wettelijke verplichtingen of rechtsgang van derden. Het is niet de bedoeling dat de rechter eventueel aangeeft wat partijen bedoelde af te spreken.